

好意同乘法律责任研究

张 乐

(厦门大学 法学院 福建 厦门 361005)

摘 要 好意同乘的性质是好意施惠行为。在好意同乘引发损害的案件中,无论是大陆法系还是英美法系,保护好意同乘者的利益,否认其风险自担是社会发展的趋势所在。根据好意同乘的性质,同时考虑到法律的公平原则和一般的道德标准,车辆相关责任人和好意同乘人应按过错责任原则进行分担责任,并借鉴日本的做法,对车辆相关责任人承担的损害赔偿额进行限制,这才是处理此类案件较为妥当的办法。

关键词 好意同乘 过错责任 过失相抵

中图分类号:D923 文献标识码:A 文章编号:1009-8666(2010)01-0110-04

随着我国经济的迅猛发展,拥有机动车的人越来越多,有车一族往往在上下班路上免费顺带一些同事、邻居或在节假日带上朋友出去游玩,这便增加了“好意同乘”后续纠纷发生的几率。近年来在我国法院受理的交通事故损害赔偿案件中,出现了不少“好意同乘”所引发的事故争议,但是我国现行法律对好意同乘引发的后续纠纷应如何处理未作明确规定,司法实践中的处理也较为混乱。因此,对好意同乘引发的后续纠纷依何规则分配当事人的责任,是不容回避的社会问题,在理论上对“好意同乘”的性质及其引发纠纷的责任承担规则进行探讨是非常有必要的。

一、好意同乘的含义及性质

(一)好意同乘的含义

所谓好意同乘,是指在车辆所有人或驾驶人好意并无偿地邀请或允许下搭乘该车,一般不包括强行乘坐或有偿乘坐的情形。^①好意同乘包含三个内在特征:第一,搭乘者应当经过车辆所有人或驾驶人同意,未经同意而搭乘,不属于好意同乘;第二,搭乘者为无偿搭乘,所谓无偿,指不具有直接或间接的经济利益;第三,通常情况下,好意同乘中车辆所有人或驾驶人和搭乘者有各自独立的目的,车辆所有人或驾驶人并非为搭乘者的目的而运营或者行驶,而是为了车辆所有人或驾驶人自己的目的,搭乘者与车辆所有人或驾驶人仅仅是顺路而已,虽然双方目的的合并并不

影响好意同乘的成立。这也是“好意同乘”区别于为营业行为服务的“专程运送”之所在。如专门迎送顾客或医生,虽为无偿,但不是搭便车,不属于好意同乘。

(二)好意同乘的性质

目前对“好意同乘”的性质,理论上有关合同关系与好意施惠关系之争。主张合同关系的,又有客运合同关系说和合同关系修正说。

主张客运合同关系者认为,好意同乘应适用《合同法》第302条规定,“承运人应当对运输过程中旅客的伤亡承担赔偿责任,但伤亡是旅客自身健康原因造成的或者承运人证明伤亡是旅客故意、重大过失造成的除外。前款规定适用于按照规定免票、持优待票或者经承运人许可搭乘的无票旅客。”这里的经承运人许可搭乘的无票旅客即指好意同乘者,好意同乘的性质为客运合同关系。合同关系修正说认为,好意同乘虽不是客运合同关系,但可以类推适用客运合同之规定。好意施惠关系说则认为好意同乘是好意施惠关系,车辆所有人或驾驶人完全是出于道德风尚实施的善意邀请或允许搭乘人搭乘,当事人之间无意设定法律上的权利义务关系。^②

笔者认为好意同乘是好意施惠行为。要判断好意同乘是好意施惠行为还是客运合同,首先要看双方当事人是否有订立客运合同的合意。这里的合意不单指双方对合同权利义务内容的合意,也包括双方是否有意使之成为客运合

收稿日期:2009-03-17

作者简介:张乐(1985-),女,河南驻马店市人,厦门大学法学院2007硕士研究生,研究方向:民商法。

同,即效果意思。合同是典型的传统民法上的法律行为,其核心是意思表示,当事人愿受其意思表示约束,追求一定法律效果的发生。然而,在好意同乘中,虽然当事人之间确实存在效果意思,但这种效果意思的主要目的在于增进双方的情谊,车辆所有人或驾驶人的邀请或允许只是一种道德风尚使然,当事人双方并没有创设法律关系和产生法律效果的意图。这里的没有,并不一定是双方都无意设定法律上的权利义务,只是双方没有达成受法律约束的意思合意。另外,他们对好意同乘的合意并不是法律上所言的合意,而仅仅是道德意义上的合意。因此,好意同乘是事实行为,不是法律行为,不宜产生强制执行力,其在性质上应是好意施惠行为。

二、好意同乘后续纠纷的种类

既然好意同乘的性质是好意施惠行为,在正常状态下,它由道德、宗教、习俗等去规范,不进入法律的调整范围,但是道德和法律的调整范围也不是一成不变的,好意同乘不能完全排除合同以外的责任的存在。在好意同乘所引起的后续纠纷中,其纠纷种类的不同也决定了当事人是否需要承担法律责任。下面介绍一下好意同乘引起后续纠纷的种类。

(一)不构成侵权责任的情形

好意同乘引起的“纯粹经济损失”不构成侵权责任。“纯粹经济损失”是指在好意同乘引起纠纷的案件中,因车辆所有人或驾驶人一方未履行或未完全履行承诺,给对方造成除人身损害和财产损失以外的经济上的损失。例如,未依约定搭载友人致友人为到达目的地支付额外费用或错失商业机会。各国一般认为,对“纯粹经济损失”原则上不予赔偿。因为纯粹经济损失与加害行为的因果关系过于遥远,依传统的相当因果关系理论很难赔偿;其次,纯粹经济损失超过一般人的预期,不具有可预见性,如果让车辆所有人或驾驶人对所造成的纯粹经济损失都给予赔偿将导致其责任过重,再有可能导致诉讼泛滥。

另一个争议就是对纯粹经济损失是否适用信赖利益原则。笔者认为,这类纠纷不宜适用信赖利益原则,一方面,信赖利益的损害是相信无效的法律行为为有效而产生的损害,反面言之,若行为人一开始就知道法律行为无效,则不会发生信赖利益的损害。而好意同乘行为是事实行为,不是法律行为,谈不上有效无效;另一方面,信赖原则适用于外部表示与内心意思不一致构成意思表示错误的情形,而好意同乘只是一种情谊行为,强行要求施惠方对受惠方的纯粹经济损失负赔偿责任未免苛责。

(二)构成侵权的情形

好意同乘虽然是事实行为,不具有法律约束力,仅仅是道德的问题,但是一旦进行好意同乘,其好意这一主观情谊因素已经与行为相剥离了,车辆所有人或驾驶人就必然负有对好意同乘者的人身和财产的注意和保护义务,这是与主行为附随而来的义务,并不因好意同乘的好意、无偿而能够免除。而对该注意义务的违反导致他人人身损害或财产损失,车辆所有人或驾驶人就可能成为侵权人,而

好意同乘行为就演变为侵权行为而受侵权法调整了。因此,好意同乘在正常状态下不属于法律的调整范围,但是在实施好意同乘的过程中,如发生符合我国侵权行为法构成要件的事由,自然应适用侵权行为法的规定。

三、汽车工业发达国家的相关规定

虽然好意同乘没有法律上的拘束力,但是好意同乘可能演变为侵权行为,引发侵权责任。下面简述一下汽车工业发达国家关于好意同乘侵权损害赔偿的立法、判例及学说。

(一)德国

1909年5月3日,德国诞生了第一部《机动车法》,第一次将机动车责任纳入了危险责任,规定了最高赔偿限额,并规定了对司机和搭乘者(好意同乘者)不适用该法。1952年德国联邦颁布了《道路交通安全法》,依据其第8条a项,只有当涉及到“有偿、营业性运送乘客”时,机动车所有人才针对其乘客承担责任。在无偿运送乘客的广大范围内,涉及到家庭成员、邻居的孩子及所携带的沿途搭乘者,适用《德国民法典》第823条第1款所规定的过失责任。而2002年8月1日生效的德国第二部《修改损害赔偿法》修订了上述此种规定,将《道路交通安全法》第7条第1款所规定的危险责任也将适用于上述情况的人员。但就此存在一个区别:在有偿、营业性运送乘客时,依据《道路交通安全法》的第8条,危险责任是强制的,而在其他情况下可以通过合同规避此种危险责任。^{[2]23-24}

(二)法国

在法国,最高法院于1968年12月20日作出判决,认为免费乘坐他人机动车的乘客可以就自己所遭受的损害对承运人提起诉讼,要求他们个根据《法国民法典》第1384(1)条^②承担责任。即好意同乘者按照无生物致害责任理论要求承运人承担无过错责任。Badinter法颁布之后,与机动车事故有牵连的受损乘客依然享有全部损害赔偿的权利。^{[3]29}

(三)日本

日本关于好意同乘者损害赔偿的问题,仅仅区分了运行供用者的过错与无过错。在无过错情形下,运行供用者可以免责;在过错情形下,则需要承担责任。根据日本学者的分析,事故车的保有者与事故车的驾驶者为同一人时,如不具备机动车损害赔偿的免责事由^③,其运行供用者责任不可否认,应该赔偿好意同乘者的损失。当事故车的保有者与事故车的驾驶者非同一人,而驾驶者之过失行为属保有者依一般社会常识所能预见的范围之外时,保有者的运行供用者责任便不能成立,因而不对好意同乘者承担责任。而当事故车的驾驶者之过失行为属事故车保有者依一般社会常识所能预见的范围之内时,保有者的责任不可否认,应当对好意同乘者承担赔偿责任。

在司法实践上,并非完全赔偿好意同乘者,常常对其赔偿额进行量的限制。一般采取三种方式:(1)对精神损害赔偿的斟酌。对好意同乘者损害赔偿额的减额,大多从精神损害赔偿额上扣除。一般是通过对比好意同乘者前后经过及其同乘者之举动进行判断,至于在多大程度上、以何种

方式减额,最终“要从同乘者与驾驶人之间的关系、同乘的目的综合考虑,对驾驶人好意的依赖性越强,其精神损害赔偿额就越低。”(2)过失相抵原则的适用或类推适用。好意同乘本身不属于过失,但同乘的经过、同乘后的举动中若有被认为是过失的情形时,如明知司机属酒后驾车但仍坚持同乘、强迫睡眠不足的同事驾车、建议非熟练司机超车等,适用过失相抵原则。除此之外,对于轮换驾驶或诱导驾驶等情况采取了过失相抵原则的类推适用。(3)诚实信用、公平原则的适用。在有些案例中直接适用诚实信用和公平原则。如就一连续两年搭乘校车上下班、因校长驾驶失误致使的教师之赔偿案,认为若由校长负担全部损害有失公平,因此判决死者之所失利益和其家属的精神损害赔偿额减额20%。另外,就一每周两次搭乘朋友车的蔬菜批发商因该朋友驾驶失误致其伤害案,认为若同意给予同乘者全部损害赔偿将在诚实信用和伦理感情上有失妥当性,因此判决减额30%。^{[4]102-103}

(四)美国

美国关于好意同乘者的损害赔偿,大致区分为机动车所有者或驾驶人故意与非故意两种情况。一些州的立法规定驾驶人仅仅对其疏忽大意(或故意)或者醉酒导致的损害承担赔偿责任;有的法院判决驾驶人对其过失操作或者已知的机动车缺陷导致的损害承担赔偿责任,对其不知的机动车缺陷造成的损害不承担赔偿责任;也有个别立法及判例将驾驶者的责任限制在严重过失的情形下。这些限制手段使得无偿乘坐人在大部分情况下仅仅对故意或严重过失的侵权享有赔偿请求权,而丧失对过失侵权者的赔偿请求。此种立法及判例从一开始就遭到了理论界及实务界的强烈批判。到1973年Brownv.Merlo一案,法院推翻了无偿同乘者与有偿同乘者区别保护的傳統,认为无偿同乘者同样享有对过失侵权者的赔偿请求权。该案情大致如下:原告搭乘被告驾驶的汽车,途中汽车越过高速公路的中心线撞到护栏上,原告受重伤因此对被告提起诉讼。而根据加州的法律,机动车所有者或驾驶人仅仅在故意或醉酒的情形下对无偿同乘者承担责任。案件上诉到加利福尼亚州法院,法官认为,将无偿搭乘的乘客同有偿乘坐的乘客区别对待,武断地否认好意同乘者的赔偿请求权是不公平的。法院最后判决原告胜诉。

(五)英国

英国1972年《道路交通安全法》对好意同乘者也强制地要求投保,出现事故的可以获得赔偿。

综上所述,无论是大陆法系还是英美法系,随着现代工业的发展、交通事故的频繁发生,越来越注重人的生命权利,对好意同乘者在好意同乘过程中所遭受的损害大多数国家都给予了赔偿。保护好意同乘者的利益,否认其风险自担是社会发展的趋势所在。

四、我国司法实践中关于好意同乘侵权损害的处理

我国《道路交通安全法》对于好意同乘者的问题没有明确规定,在司法实践中处理较为混乱。对于在好意同乘过程

中引发的侵权纠纷,主要存在下面几种做法:

(1)比照客运合同酌情处理。其法律依据是《合同法》第302条第2款:经承运人许可搭乘的无票乘客适用客运合同的规定。河南省高级人民法院1998年《关于审理道路交通事故损害赔偿案件若干问题的意见》代表此种观点。^④

笔者认为,这种做法赋予好意同乘者与乘客同等的法律保护,尽管对好意同乘者十分有利,但是对机动车方却有失偏颇。首先,由机动车方承担无过错责任与好意同乘的性质不符。如前文所述,好意同乘是好意施惠行为,不是法律行为,是一种事实行为,机动车方与好意同乘者没有订立合同的意思表示,机动车方承担的是侵权责任,而不是合同责任。退一步说,即使把好意同乘按照客运合同处理,好意同乘也只是民事客运合同,而《合同法》第302条第2款规定的是商事合同。民事合同一般按过错责任归责,商事合同按无过错责任归责。因此,根据好意同乘的性质,对其引发的侵权纠纷参照《合同法》第302条第2款酌情处理是不妥当的。其次,由机动车方承担无过错责任有违民法的公平原则。法律作为调整不同群体利益冲突的技术和方法,其公平与公正相对的。在民事活动中,民事主体的权利、义务和责任应基本对等,但在好意同乘中,机动车方的邀请或允诺行为完全是出于善意,并无营利的目的,是一种施惠行为,好意同乘者是自愿搭乘顺风车,并没有支付相应的对价,完全是一个受益者,如果要求机动车方对好意同乘者承担无过错责任,对完全由第三人导致的交通事故向好意同乘者承担责任,明显是不公平的。再者,好意同乘是好意施惠行为,有利于社会,有利于他人,能增进人与人之间的感情与友谊,是建设和谐社会的有效手段,法律应当鼓励好意同乘。从立法角度分析,鼓励好意同乘最有效的方法是免除、减轻或者限制施惠人的责任。如果将好意同乘者与客运合同中的乘客同等对待,要求机动车方承担无过错责任,是没有把握好意同乘的本质,与法的评价作用、指引作用不一致,应予修正。

(2)对《道路交通安全法》第76条做扩大解释。原文规定:“机动车发生交通事故造成人身伤亡、财产损失的,由保险公司在机动车第三者责任强制保险责任限额范围内予以赔偿;不足的部分,按照下列规定承担赔偿责任。”该条所指的“人身伤亡、财产损失”也应包括交通事故中好意同乘者的人身损害和财产损失,同样在机动车与好意同乘者之间发生事故的,也应由机动车方承担无过错责任。

笔者认为这种做法赋予好意同乘者与行人同等的法律保护,要求机动车方承担无过错责任,也是不妥当的。法律之所以要求机动车方对行人承担严格责任,是基于机动车相对于行人的巨大危险性和民法“保护弱者”的救济思想,但是这种危险性并不存在于机动车方与好意同乘者之间。汽车的空间是有限的,好意同乘者与驾驶员的危险是相当的,发生好意同乘者受伤的事故中,大多伴随着驾驶员的伤害。在二轮摩托车事故中,驾驶员的损害后果往往重于同乘者。因而赋予好意同乘者与行人同等的法律保护这种做法也是值得商榷的。

(3)根据公平原则适当补偿。该观点认为,应有法院斟

酌具体情形,确定适当的补偿数额。王利明教授主持起草的《民法典侵权行为编学者建议稿》即代表此种观点,其第197条规定:“有偿搭乘他人的交通工具,发生交通事故造成损害的,交通工具提供者应当承担民事责任。无偿搭乘他人的交通工具,发生交通事故造成损害的,交通工具提供者应当给予适当的补偿。”。按此规定在好意同乘侵权中,交通工具提供者承担的是补偿责任,而不是赔偿。

笔者对这一观点亦不赞同。这种观点认为对好意同乘者的损害应当依据公平原则适当补偿。值得注意的是,这里是补偿而不是赔偿,实质上还是认为好意同乘者应当自担风险,只不过基于公平才给予其适当的补偿而已,因而也对好意同乘者不公。在道路交通事故责任中,对好意同乘者所造成的损害,交通工具提供者是否应予赔偿?好意同乘是否意味着好意同乘者自甘冒险,放弃索赔的权利呢?虽然好意同乘是助人为乐的行为,但这并不表示良好的出发点就可以漠视对方的权益,并不意味着可以免除车辆相关责任的注意义务,更不意味着车辆相关责任人在任何情况下都不要承担责任。在好意同乘中,车辆所有人或驾驶人这个特定主体仍应当承担谨慎驾驶、保证乘车人人身安全的法定义务,这个义务是不能因好意同乘的好意、无偿而免除的。因此,车辆所有人或驾驶人因违反该注意义务而造成好意同乘者受损害的,应当承担赔偿责任。

五、我国好意同乘侵权应采取的立法规制

对于侵权案件,我国立法规定了三种归责原则:过错责任原则、无过错责任原则和公平责任原则。过错责任是处理侵权案件的一般原则,无过错责任和公平责任有严格的适用范围,只有在法律作出特别规定时才可适用。根据上文的分析,关于好意同乘引发的侵权损害赔偿不宜适用无过错责任原则,也不宜适用公平原则进行补偿,笔者认为仍应适用过错责任为宜。首先,过错责任原则体现了市场经济所要求的理性和自由,市场经济是以“理性人”假设为前提的,它体现在法律上就是自己责任,严格区分了受害人的过错与行为人的过错,原则上任何人只对自己的过错行为负责。其次,应当看到判令车辆相关责任人承担责任,并不是否定助人为乐的精神,亦不是对于其良好动机的否定,而是要求其在帮助他人的过程中尽到谨慎的注意义务,是对于其过错的惩罚。过错责任原则应成为处理此类案件的唯一归责原则。有过错则赔偿,无过错则免责。同时考虑到好意同乘的好意、无偿,法律的公平原则和一般的道德标准,在司法实践上,对好意同乘者赔偿额进行量的限制,这样既有利于鼓励社会公众助人为乐,也有利于保护好意同乘人的权益。

据此,笔者认为应当在好意同乘引发的侵权损害赔偿案件中确立如下处理规则:

(1)严格执行过错责任原则,车辆相关责任人和好意同乘者按照自己的过错分担责任。好意同乘损害案件中,当事人双方不存在约定的义务,当事人双方承担责任的基础只能是基于其自身的过错。在过错责任之外,车辆相关

责任人完全免责。

(2)限制车辆相关责任人对好意同乘者的责任。出于对好意同乘的性质的考虑和法律的公平理念及一般的道德观念,对好意同乘造成的损害应区别于一般侵权行为对待,对车辆相关责任人对好意同乘者承担的损害赔偿额进行限制。限制手段可以借鉴日本的做法,即前文所介绍的三种方式:(1)对精神损害赔偿的斟酌。对好意同乘者的精神损害赔偿额,可以通过对好意同乘者前后经过及其同乘者之举动进行判断,从同乘者与驾驶人之关系、同乘的目的综合考虑,对其精神损害赔偿额酌情减免;(2)过失相抵原则的适用或类推适用。好意同乘本身不属于过失,但同乘的经过、同乘后的举动中若有被认为是过失的情形时,适用过失相抵原则。除此之外,对于轮换驾驶或诱导驾驶等情况采取过失相抵原则的类推适用;(3)诚实信用、公平原则的适用。在有些案例中直接适用诚实信用和公平原则。

虽然人们常常忽视了法律中广泛存在的社会成员的感情,虽然作为人类智慧结晶和现代文明的法律其外表是冷冰冰的,但是法律在更深层次上是和情相通的。法不应该成为人类情感的枷锁,相反,它和人类的社会活动、情感世界应该是和谐的。法与情,在绝大多数情况下,是相通相容的;从法的渊源来说,法生于情;从法律本身的发展看,情不但生育了法,而且养育了法,“违反大家感情和道德愿望的法律很难执行”。^{[5][26]}因此法律越发展得成熟,它从社会中吸取“情”的成分就越多。同样,对好意同乘引发的侵权纠纷,我们的法律也应该越来越有人情味,越来越注意到与社会的和谐性。

注释:

- ①有学者认为,好意同乘包括支付部分费用的搭车。见杨立新:《简明类型侵权法讲座》[M].北京:高等教育出版社,2003年版,第258页。
- ②该条文为:任何人不仅对其自己的行为所造成的损害承担赔偿责任,而且还要对应由其负责的人的行为或在其管理之下的物所造成的损害承担法律责任。
- ③证明自己或驾驶者就机动车之运行未怠于注意、受害人或驾驶者以外之第三人故意或过失以及不存在机动车之缺陷或机能之障碍。
- ④第40条:无偿乘坐他人车辆,在无偿搭乘他人车辆期间,因交通事故受到损害,如能证明其搭乘经车辆驾驶员或车辆所有人同意,应比照客运车辆发生交通事故致乘客遭受损害的情形酌情处理。

参考文献:

- [1]郭志文.好意同乘法律责任研究[J].山西高等学校社会科学学报,2007(11):92.
- [2]南京大学-哥廷根大学中德法学研究所.中德法学论坛[M].南京:南京大学出版社,2001(1):23-24.
- [3]张民安.现代法国侵权责任制度研究[M].北京:法律出版社,2003:229.
- [4]李薇.日本机动车事故损害赔偿法律制度研究[M].北京:法律出版社,1997:102-103.
- [5]弗里德曼.法律制度[M].李琼英,等译.北京:中国政法大学出版社,1999:126.